

Corso di laurea in Giurisprudenza
II anno - II semestre
Sede di Avezzano



DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE E DEI TRASPORTI

Anno accademico 2025/2026

Prof. Francesco Mancini
fmancini@unite.it

Gli spazi rilevanti per la navigazione per acqua ed per la navigazione aerea

1. Le zone di mare rilevanti per la navigazione per acqua

REGIME GIURIDICO DEL MARE



Il diritto del mare era rimasto un diritto consuetudinario fino al 1930, data in cui fu convocata, dalla Lega delle Nazioni, la prima Conferenza sull'argomento. Nel 1958 venne convocata a Ginevra la Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare, che si concluse con l'adozione di quattro convenzioni.

Il quadro si è successivamente evoluto con la CONVENZIONE DI MONTEGO BAY che, entrata in vigore nel 1994, fissa i principi fondamentali:

- 1) Riconoscimento degli interessi degli Stati costieri mediante una espansione dei loro poteri nei mari adiacenti;
- 2) Riconoscimento degli interessi collettivi alla tutela dell'ambiente marino ed allo sfruttamento delle risorse minerali dei fondi marini;
- 3) Tutela degli interessi alla libertà di movimento ed alle comunicazioni marittime;
- 4) Accettazione dell' istituzione del Tribunale internazionale del mare per la risoluzione delle controversie in materia.

IL QUADRO PREVIGENTE: PRIMA CONFERENZA SUL DIRITTO DEL MARE Ginevra nel 1958

86 Stati

Adozione di 4 testi convenzionali su aspetti specifici:

Convenzione sul
mare territoriale
e la zona
contigua

Convenzione
sull'alto mare

Convenzione
sulla piattaforma
continentale

Convenzione
sulla pesca e
sulla
conservazione
delle risorse
biologiche
dell'alto mare.



III Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Montego Bay, Giamaica) 1982

apertura alla firma della:

Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare

10 dicembre 1982

«UNCLOS»

[United Nations Convention on the Law Of the Sea]

Contiene 320 articoli e 9 allegati

ed è entrata in vigore a livello internazionale il 16 novembre 1994

L'Italia ha ratificato la convenzione con la legge 2 dicembre 1994, n. 689, di ratifica ed esecuzione della Convenzione delle nazioni unite sul diritto del mare.

la nozione di mare territoriale

7

La porzione di mare è sottoposta alla sovranità dello Stato è il Mare territoriale: riflette l'esigenza di controllare la navigazione marittima e le altre attività che si svolgono nel mare adiacente alle proprie coste



Articoli 2 e 3 Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (Convenzione di Montego Bay 1982)

Art. 2

1. **La sovranità** dello Stato costiero si estende, al di là del suo territorio e delle sue acque interne e, nel caso di uno Stato-arcipelago, delle sue acque arcipelagiche, **a una fascia adiacente di mare**, denominata mare territoriale.
2. Tale sovranità si estende allo spazio aereo soprastante il mare territoriale come pure al relativo fondo marino e al suo sottosuolo.
3. La sovranità sul mare territoriale si esercita alle condizioni della presente convenzione e delle altre norme del diritto internazionale.

Art. 3

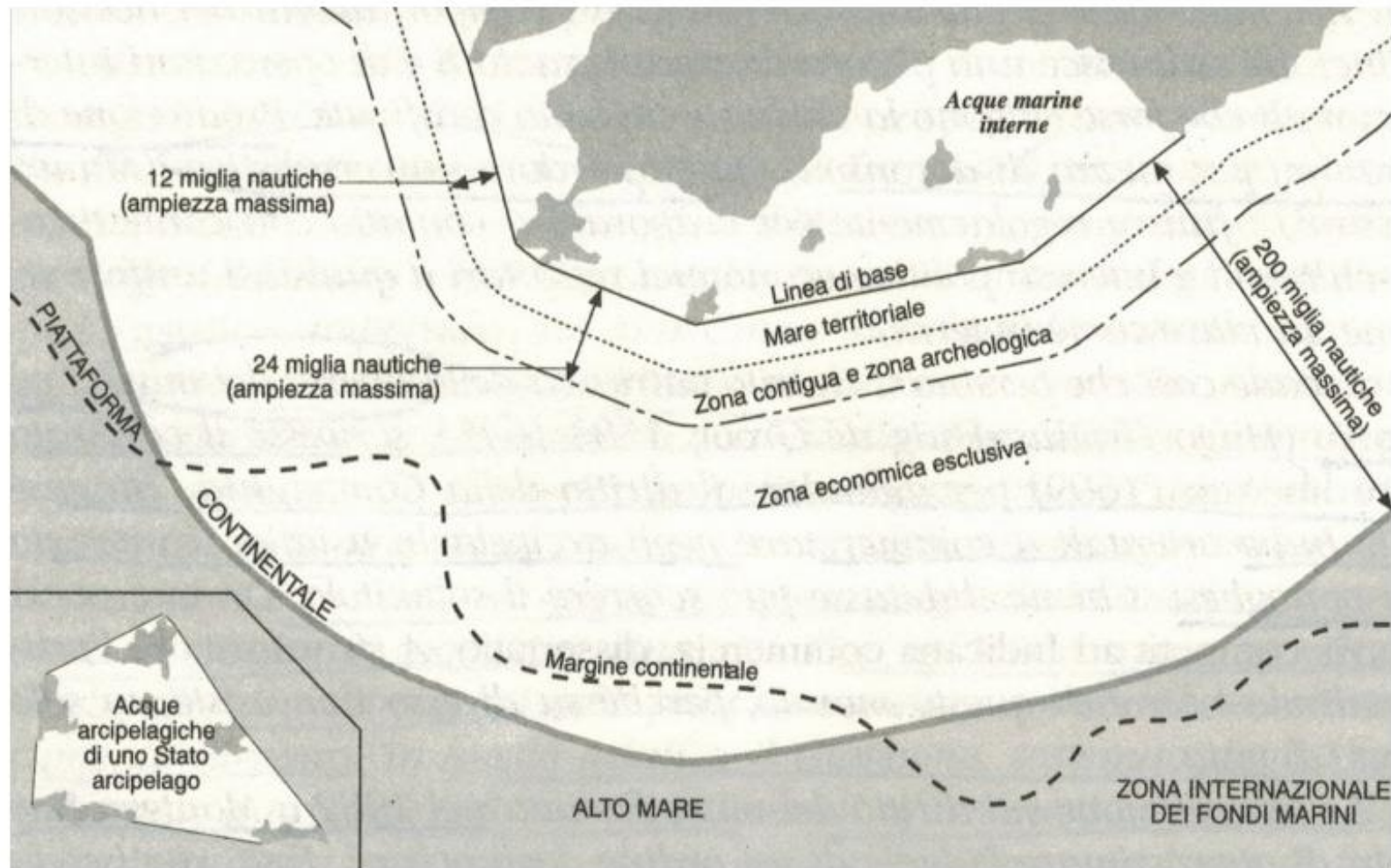
Ogni Stato ha il diritto di fissare la larghezza del proprio mare territoriale fino a un limite massimo di **12 miglia marine**, misurate a partire dalle linee di base determinate conformemente alla presente convenzione.

Art. 2 Codice della navigazione - Mare territoriale

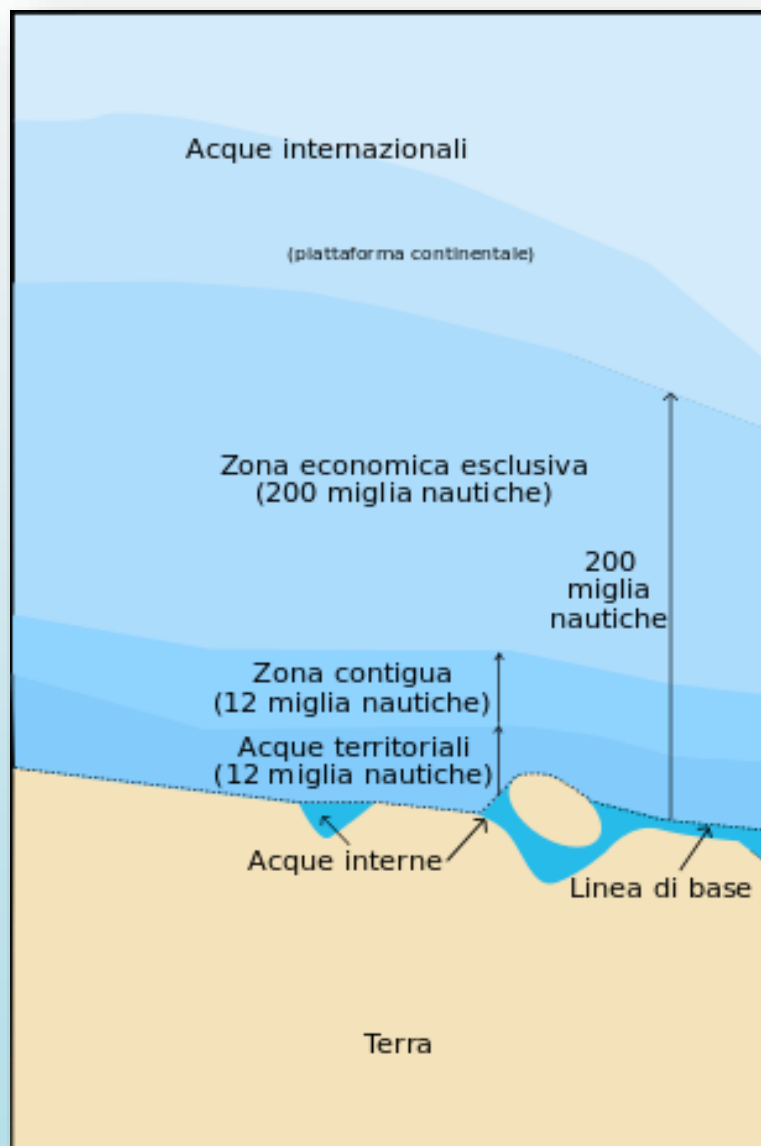
Sono soggetti alla sovranità dello Stato i golfi, i seni e le baie, le cui coste fanno parte del territorio della Repubblica, quando la distanza fra i punti estremi dell'apertura del golfo, del seno o della baia non supera le ventiquattro miglia marine. Se tale distanza è superiore a ventiquattro miglia marine, è soggetta alla sovranità dello Stato la porzione del golfo, del seno o della baia compresa entro la linea retta tirata tra i due punti più foranei distanti tra loro ventiquattro miglia marine.

E' soggetta altresì alla sovranità dello Stato la zona di mare dell'estensione di dodici miglia marine lungo le coste continentali ed insulari della Repubblica e lungo le linee rette congiungenti i punti estremi indicati nel comma precedente. Tale estensione si misura dalla linea costiera segnata dalla bassa marea. Sono salve le diverse disposizioni che siano stabilite per determinati effetti da leggi o regolamenti ovvero da convenzioni internazionali

La Convenzione di Montego Bay: gli spazi di mare dello stato costiero. Possono essere rappresentati così....



Oppure così



Mare territoriale

dodici miglia dalla linea di base



Queste linee possono corrispondere alla linea di bassa marea lungo la costa ma possono anche tagliare zone di mare racchiuse in insenature.

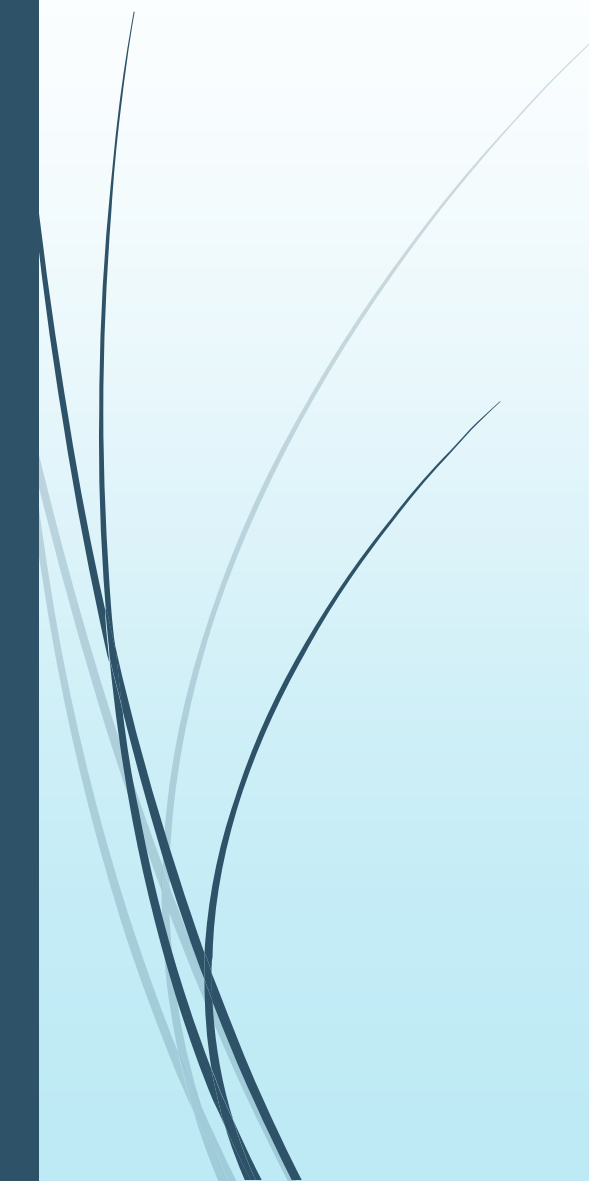
(linea tracciata tra i due punti più foranei

di un seno, di una baia o di un golfo, la cui distanza fra loro non ecceda

le 24 miglia marine). Le acque tra costa e linee di base sono dette «acque interne».

Quindi le acque interne non sono solo quelle dei fiumi, dei laghi e dei canali ma, dal punto di vista internazionale, sono anche gli spazi di mare situati in direzione del territorio rispetto alla linea interna (linea di base) di delimitazione del mare territoriale





La dimensione internazionale della tutela dell'ambiente marino e sovranità dello Stato sul mare territoriale

In relazione al tema dell'inquinamento al riconoscimento di competenze esclusive agli stati sul mare territoriale corrisponde l'assunzione degli stessi stati di specifici obblighi nei confronti degli altri stati



-nessuno stato ha il diritto di “usare” gli spazi sottoposti alla sua sovranità o di permetterne l'uso in modo da provocare danni in ambiti soggetti alla sovranità di altri stati;

La navigazione di navi straniere nel mare territoriale: Art. 17 della Convenzione di Montego Bay Il «Diritto di passaggio inoffensivo» (anche alle navi da guerra degli stati stranieri)

Alle condizioni della presente Convenzione, le navi di **tutti gli Stati, costieri o privi di litorale**, godono del diritto di passaggio inoffensivo attraverso il mare territoriale.

Art. 18 Significato del termine «passaggio»

1. Per «passaggio» si intende la navigazione nel mare territoriale allo scopo di:
 - a) attraversarlo senza entrare nelle acque interne né fare scalo in una rada o installazione portuale situata al di fuori delle acque interne;
 - b) dirigersi verso le acque interne o uscirne, oppure fare scalo in una rada o installazione portuale.
2. Il passaggio deve essere **continuo e rapido**. Il passaggio consente tuttavia la fermata e l'ancoraggio, ma soltanto se questi costituiscono eventi ordinari di navigazione o sono resi necessari da forza maggiore o da condizioni di difficoltà, oppure sono finalizzati a prestare soccorso a persone, navi o aeromobili in pericolo o in difficoltà.

Il diritto di passaggio inoffensivo può essere temporaneamente sospeso?

**Sì, purché non si operino distinzioni tra navi straniere
E se tale sospensione**

1. Il passaggio è inoffensivo fintanto che non arreca pregiudizio alla pace, al buon ordine e alla sicurezza dello Stato costiero. Tale passaggio deve essere eseguito conformemente alla presente Convenzione e alle altre norme del diritto internazionale.

2. Il passaggio di una nave straniera è considerato pregiudizievole per la pace, il buon ordine e la sicurezza dello Stato costiero se, nel mare territoriale, la nave è impegnata in una qualsiasi delle seguenti attività:

- a) minaccia o impiego della forza contro la sovranità, l'integrità territoriale o l'indipendenza politica dello Stato costiero, o contro qualsiasi altro principio del diritto internazionale enunciato nella Carta delle Nazioni Unite;
- b) ogni esercitazione o manovra con armi di qualunque tipo;
- c) ogni atto inteso alla raccolta di informazioni a danno della difesa o della sicurezza dello Stato costiero;
- d) ogni atto di propaganda diretto a pregiudicare la difesa o la sicurezza dello Stato costiero;
- e) il lancio, l'appontaggio o il recupero di aeromobili;
- f) il lancio, l'appontaggio o il recupero di apparecchiature militari;
- g) **il carico o lo scarico di materiali, valuta o persone in violazione delle leggi e dei regolamenti doganali, fiscali, sanitari o di immigrazione vigenti nello Stato costiero**

diritto di passaggio inoffensivo ed inquinamento marino

Ai sensi dell'art. 17 della Convenzione di Montego Bay:

«Alle condizioni della [convenzione di Montego Bay], le navi di tutti gli Stati, costieri o privi di litorale, godono del diritto di **passaggio inoffensivo** attraverso il mare territoriale».

Articolo 22

Corridoi di traffico e schemi di separazione del traffico nel mare territoriale

1. Lo Stato costiero può, quando la sicurezza della navigazione lo richieda, esigere dalle navi straniere che esercitano il diritto di passaggio inoffensivo nel suo mare territoriale, di usare i corridoi di traffico e gli schemi di separazione del traffico da esso indicati o prescritti al fine di disciplinare il passaggio delle navi.
2. In particolare, alle navi cisterna, alle navi a propulsione nucleare o alle navi adibite al trasporto di sostanze o materiali nucleari o di altri materiali o sostanze intrinsecamente pericolose e nocive può essere richiesto di limitare il loro passaggio esclusivamente a tali corridoi di traffico.

L'art. 211 Convenzione Montego Bay

«[...] 4. Gli Stati costieri, nell'esercizio della propria sovranità nel proprio mare territoriale, possono adottare leggi e regolamenti per prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento marino da parte di navi straniere, incluse le navi che esercitano il diritto di passaggio inoffensivo. Tali leggi e regolamenti non debbono ostacolare il passaggio inoffensivo delle navi straniere, [...] .

5. Gli Stati costieri, ai fini dell'applicazione prevista nella sezione 6, possono adottare nella propria zona economica esclusiva leggi e regolamenti atti a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento provocato da navi, che si conformino e diano applicazione alle regole e norme internazionali generalmente accettate, stabilite attraverso la competente organizzazione internazionale o conferenza diplomatica generale».

Art. 83 Codice della navigazione

Divieto di transito e di sosta

Il Ministro dei trasporti e della navigazione può limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il Ministro dell'ambiente, per motivi di protezione dell'ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende



Passaggio inoffensivo/passaggio in transito

Il passaggio in transito si esercita attraverso gli stretti che servono alla navigazione internazionale: anche il passaggio in transito per essere tale deve essere **continuo e rapido** e non deve minacciare la sovranità degli stati rivieraschi (artt. 33- 44 Conv. Montego Bay)

Il passaggio in transito si differenzia dal passaggio inoffensivo perché:

- **riguarda gli stretti che servono alla navigazione internazionale**
- **comprende anche il sorvolo**
- **non può essere sospeso**

non esiste una norma che garantisca libertà di navigazione nei canali marittimi artificiali (Suez, Panama, etc.). I più importanti canali sono oggetto della disciplina di specifici trattati internazionali che consentono il passaggio indiscriminatamente

Art. 33 della convenzione di Montego Bay: la Zona contigua

1. In una zona contigua al suo mare territoriale, denominata «zona contigua», lo Stato costiero può esercitare il controllo necessario al fine di:
 - a) prevenire le violazioni delle proprie leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione entro il suo territorio o mare territoriale;
 - b) punire le violazioni delle leggi e regolamenti di cui sopra, commesse nel proprio territorio o mare territoriale.
2. La zona contigua non può estendersi oltre 24 miglia marine dalla linea di base da cui si misura la larghezza del mare territoriale

Zona contigua
archeologica:
consente il controllo del recupero e del commercio di oggetti di pregio archeologico.
L'Italia ha provveduto alla sua istituzione con l'art. 94 del d.lg. 22.1.2004 n. 42

La nozione di zona contigua

Zona Contigua è definita come la zona fino a 24 miglia nautiche dalla linea di Base (12 miglia nautiche dal limite esterno delle acque territoriali).

In tale zona lo stato costiero esercita il controllo necessario per prevenire e punire violazioni delle proprie leggi e regolamenti doganali, fiscali, sanitari e di immigrazione.

- La zona contigua deve essere istituita dallo Stato costiero. L'Italia non l'ha ancora fatto.

Va segnalato che l'art. 12, comma 9 bis, del d. lgs. 25 luglio 1998, n. 286, come introdotto dall'art. 11, comma 1, della l. 30 luglio 2002, n. 18 ha esteso alla Zona Contigua l'ambito di esplicazione dei poteri di polizia esercitati ai fini del contrasto all'immigrazione clandestina previsti nel mare territoriale (v. anche slide successiva).

Ricapitolando: Zona contigua e zona archeologica

fascia di mare «contigua» alle acque territoriali

lo Stato costiero può esercitare i controlli necessari per la prevenzione e la repressione delle violazioni alle leggi di polizia doganale, fiscale, sanitaria o d'immigrazione vigenti sul suo territorio o nelle sue acque territoriali.

Non può estendersi oltre le 24 miglia marine dalla linea di base. Quindi se il mare territoriale è di 12 miglia.... La zona continua sarà di....

- **La zona contigua deve essere proclamata**
- **L'Italia non la ha proclamata anche ha istituito una zona di coordinamento di 24 miglia finalizzata al contrasto dell'immigrazione clandestina**

La norma «estende alla Zona Contigua l'ambito di esplicazione dei poteri di polizia esercitati ai fini del contrasto all'immigrazione clandestina»

l'art. 303 della Convenzione consente l'istituzione di una c.d. zona archeologica, di pari estensione, al fine di controllare il recupero e il commercio di oggetti di natura archeologica e storica. L'Italia vi ha provveduto con art. 94 del d.lg. 22.1.2004, n. 42

Diritto di inseguimento Art. 111 Conv. di Montego Bay

PRESUPPONE LA VIOLAZIONE DELLA NORMATIVA DELLO STATO COSTIERO

Deve iniziare in:

Acque interne

Acque arcipelagiche

Mare territoriale

Zona contigua

*per poter continuare al di fuori, deve essere
mantenuto “contatto utile” ... (hot pursuit)*

Artt. 55-75 Conv. UNLCLOS: uno o più diritti esclusivi su fascia di mare c.d. «zona economica esclusiva»

La zona economica esclusiva è la zona al di là del mare territoriale e ad esso adiacente, che si estende fino a duecento miglia marine dalle linee di base e comprende sia il suolo che il sottosuolo marini, sia il volume di acque sovrastante.

Nella zona economica esclusiva lo stato costiero può vantare diritti esclusivi di esplorazione e sfruttamento, di conservazione e gestione delle risorse naturali, anche biologiche (ad es. produzione energia attraverso l'acqua marina, ma soprattutto la pesca, oggetto principale della sovranità economica dello stato costiero)

Può inoltre riservarsi la giurisdizione con riguardo ad isole ed impianti artificiali, ricerca scientifica, protezione dell'ambiente marino.

La zona economica esclusiva, come pure la zona contigua, deve essere proclamata dallo Stato

Zona economica esclusiva

- **Art. 56 - Regime giuridico specifico della zona economica esclusiva**
- 1. Nella zona economica esclusiva lo Stato costiero gode di:
 - a) **diritti sovrani sia ai fini dell'esplorazione, dello sfruttamento, della conservazione e della gestione delle risorse naturali**, biologiche o non biologiche, che si trovano nelle acque soprastanti il fondo del mare, sul fondo del mare e nel relativo sottosuolo, sia ai fini di altre attività connesse con l'esplorazione e lo sfruttamento economico della zona, quali la produzione di energia derivata dall'acqua, dalle correnti e dai venti;
 - b) **giurisdizione conformemente alle pertinenti disposizioni della presente Convenzione**, in materia di: i) installazione e utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture; ii) ricerca scientifica marina, iii) protezione e preservazione dell'ambiente marino,
 - c) altri diritti e doveri previsti dalla presente Convenzione.
- 2. Nell'esercitare i propri diritti e assolvere i propri doveri nella zona economica esclusiva conformemente alla presente Convenzione, lo Stato costiero tiene in debito conto i diritti e doveri degli altri Stati, e agisce in modo coerente con la presente Convenzione.

Zona economica esclusiva: i diritti degli altri stati

- **Art. 58 - Diritti e obblighi degli altri Stati nella zona economica esclusiva**
 1. Nella zona economica esclusiva tutti gli Stati, sia costieri sia privi di litorale, godono, conformemente alle specifiche disposizioni della presente Convenzione, delle libertà di navigazione e di sorvolo, di posa in opera di condotte e cavi sottomarini, indicate all'articolo 87, e di altri usi del mare, leciti in ambito internazionale, collegati con tali libertà, come quelli associati alle operazioni di navi, aeromobili, condotte e cavi sottomarini, e compatibili con le altre disposizioni della presente convenzione.
 2. Gli articoli da 88–115 e le altre norme pertinenti di diritto internazionale si applicano alla zona economica esclusiva purché non siano incompatibili con la presente Parte.
 3. Nell'esercitare i propri diritti e nell'adempiere i propri obblighi nella zona economica esclusiva conformemente alla presente Convenzione, gli Stati tengono in debito conto i diritti e gli obblighi dello Stato costiero, e rispettano sia le leggi e i regolamenti emanati dallo Stato costiero conformemente alle disposizioni della presente Convenzione, sia le altre norme del diritto internazionale purché non siano incompatibili con la presente Parte.

La piattaforma continentale

- Gli stati costieri possono riservarsi diritti esclusivi anche sulla piattaforma continentale
- Comprende fondo e sottosuolo del mare (**con esclusione delle acque sovrastanti**) che per essere posti ad una modesta profondità e in leggero declivio costituiscono il prolungamento sottomarino del territorio emerso fino al cosiddetto margine continentale, dove la pendenza aumenta e la profondità diventa considerevole.
- La piattaforma continentale si estende fino al bordo esterno del margine continentale oppure, convenzionalmente, fino a 200 miglia dalle linee di base se il margine si trovi a distanza inferiore ma non può in ogni caso oltrepassare la distanza di 350 miglia dalle linee di base.
- I poteri dello stato sulla piattaforma continentale sono analoghi a quelli della zona economica esclusiva: sono però limitati in prevalenza alla preservazione e allo sfruttamento delle risorse economiche poste nel suolo e nel sottosuolo marino (no acque sovrastanti) ed escludono ogni estensione della sovranità dello stato costiero.
- Le acque e lo spazio aereo sovrastante rimangono acque e spazio aereo internazionali e quindi liberamente utilizzabili da ogni Stato per attività diverse da quelle connesse ai diritti esclusivi che lo stato costiero si sia riservato. Agli stati terzi spettano cioè le tradizionali libertà dell'alto mare (navigazione, sorvolo, pesca (salvo che nella zona sovrastante non vi sia una zona economica esclusiva proclamata), posa di cavi sottomarini.

N. B.
**La piattaforma
continentale a
differenza della
ZEE non deve
essere
proclamata;
appartiene allo
stato costiero ab
origine**

Piattaforma continentale



area **sottomarina** che si estende al di là delle acque territoriali, attraverso il prolungamento naturale del territorio emerso, sino al limite esterno del margine continentale, o sino alla distanza di 200 miglia dalle linee di base

Articolo 77 UNCLOS

Diritti dello Stato costiero sulla piattaforma continentale

«1. Lo Stato costiero esercita sulla piattaforma continentale **diritti sovrani** allo scopo di esplorarla e sfruttarne le risorse naturali.

2. I diritti indicati al numero 1 sono esclusivi nel senso che, se lo Stato costiero non esplora la piattaforma continentale o non ne sfrutta le risorse, nessun altro può intraprendere tali attività senza il suo espresso consenso.

3. I diritti dello Stato costiero sulla piattaforma continentale non dipendono dall'occupazione effettiva o fittizia o da qualsiasi specifica proclamazione.

4. Le risorse naturali indicate nella presente parte consistono nelle risorse minerali e altre risorse non viventi del fondo marino e del sottosuolo come pure negli organismi viventi appartenenti alle specie sedentarie, cioè organismi che, allo stadio adulto, sono immobili sul fondo o sotto il fondo, oppure sono incapaci di spostarsi se non restando in continuo contatto fisico con il fondo marino o con il suo sottosuolo»

Zona di protezione ecologica (vedi slide successiva)

Legge 8 febbraio 2006 n. 61 di istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale

Nelle zone di protezione ecologica l'Italia esercita la ~~giurisdizione~~ ^{proprietà} in materia di protezione e di preservazione dell'ambiente marino, compreso il patrimonio archeologico e storico



Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare del 1982 e dalla Convenzione UNESCO del 2001 sulla protezione del patrimonio culturale subacqueo.

Nelle zone di protezione ecologica si applicano le norme del diritto italiano, del diritto dell'Unione europea anche nei confronti delle navi battenti bandiera straniera e delle persone di nazionalità straniera.

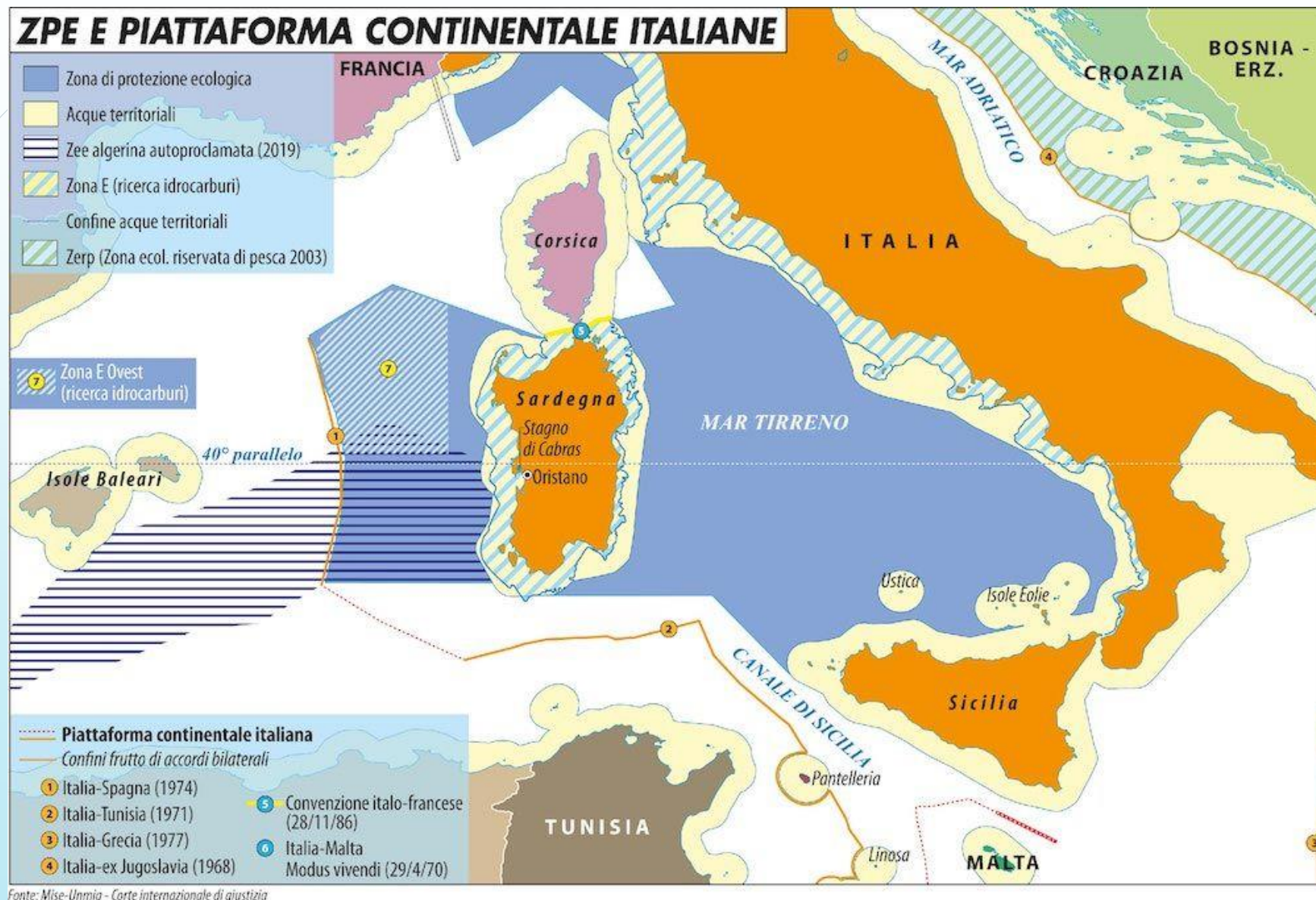
Non si applica la normativa sulle attività di pesca.

- ▶ Con la legge n. 61/2006 l'Italia ha posto le basi per l'istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite del mare territoriale, in conformità con la Convenzione di Montego Bay, come parziale attuazione dell'istituto della ZEE;
- ▶ **Nelle zone di protezione ecologica l'Italia esercita la propria giurisdizione in materia di protezione e di preservazione dell'ambiente marino, compreso il patrimonio archeologico e storico;**
- ▶ Si tratta in sostanza di una porzione di mare nell'ambito della ZEE con precipua finalità di preservazione dell'ambiente marino;
- ▶ la differenza fondamentale tra la zona economica esclusiva e le zone di protezione ecologica consiste nello sfruttamento esclusivo delle risorse:
- ▶ L'istituzione della zona ecologica consente allo Stato italiano solo l'esercizio dei poteri finalizzati alla tutela dell'ambiente marino e dell'eventuale patrimonio archeologico sommerso, ma non quelli necessari per assicurare lo sfruttamento esclusivo delle risorse della pesca

- La procedura necessaria all'istituzione delle zone di protezione ecologica prevede l'emanazione di un decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio di concerto con il Ministro degli affari esteri, sentito il Ministro per i beni e le attività culturali, da notificare, a cura del Ministero degli affari esteri, agli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia.
- con il D.P.R. 27 ottobre 2011, n. 209 è stata istituita la zona di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno.

la zona di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno

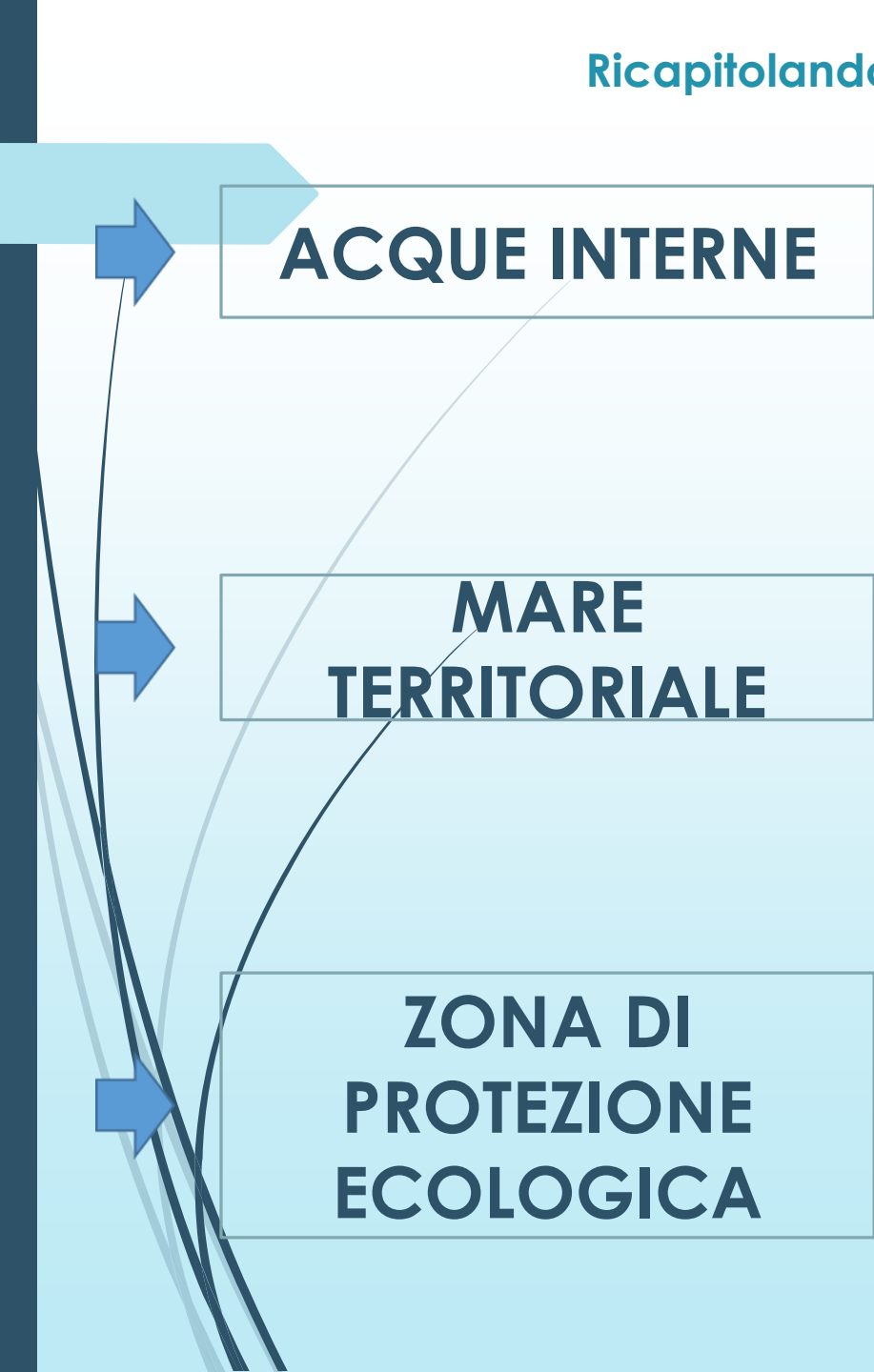
30



aree marine protette

- Sono costituite da quei particolari ambienti marini dati dalle acque, dai fondali e dai tratti di costa prospicienti che presentino un rilevante interesse per le caratteristiche naturali, geomorfologiche, fisiche, chimiche, biochimiche con particolare riferimento alla flora e alla fauna marina e costiere per l'importanza scientifica, ecologica, culturale, educativa ed economica che rivestono. Esse sono istituite dal ministro dell'ambiente e dalla tutela del territorio e del mare, di concerto con ministro economia e finanze.
- Nelle riserve naturali marine ogni attività, comprese la navigazione, la pesca e la balneazione, può essere regolata in funzione della finalità per la cui realizzazione la riserva è stata istituita. Sono comunque vietate le attività che possono compromettere la tutela delle caratteristiche dell'ambiente oggetto della protezione e delle finalità istitutive dell'area, come la pesca, l'asportazione di minerali e reperti archeologici, la navigazione a motore, etc.
- La gestione delle riserve è affidata ad enti pubblici, istituzioni scientifiche o associazioni ambientaliste riconosciute con decreto del ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Ricapitolando...



The diagram illustrates the three zones of Italian maritime jurisdiction. On the left, a vertical line represents the coastline. Three blue arrows point from the coastline to three rectangular boxes stacked vertically. The top box is labeled 'ACQUE INTERNE', the middle box 'MARE TERRITORIALE', and the bottom box 'ZONA DI PROTEZIONE ECOLOGICA'. A curved line extends from the coastline, passing through the boundaries of these zones.

ACQUE INTERNE

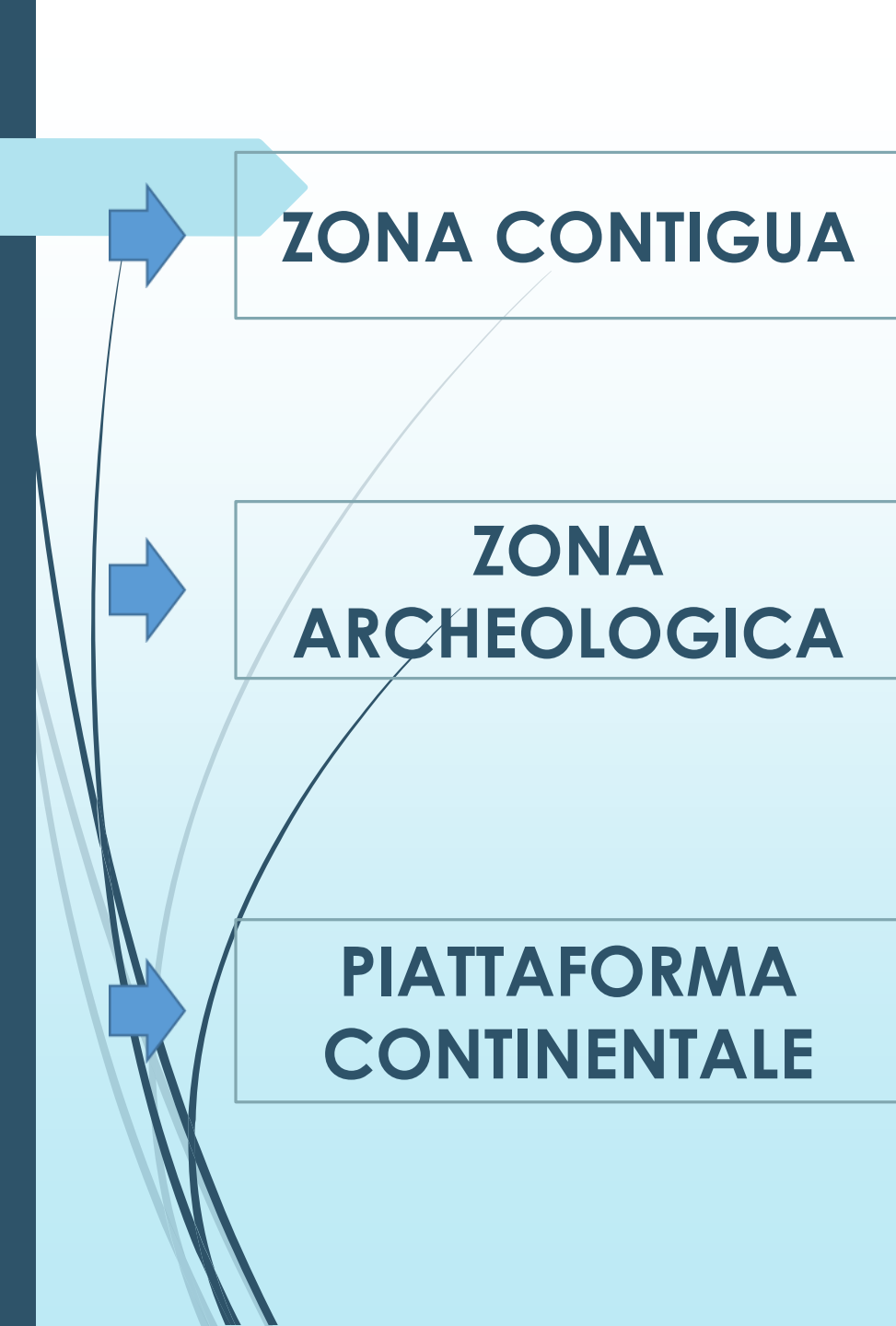
Sono non solo i fiumi, i canali ed i laghi ma anche le acque marine comprese tra la costa e le linee di base del mare territoriale; lo Stato costiero esercita la propria sovranità in modo pieno ed incondizionato.

**MARE
TERRITORIALE**

Questa zona può estendersi fino ad un massimo di 12 miglia dalla linea di base (essa è individuata nella linea di bassa marea lungo la costa, ovvero con la linea tracciata tra due punti estremi di un seno, una baia o un golfo quando la distanza non supera le 24 miglia marine). Lo stato costiero esercita su di esso poteri in modo esclusivo e adotta misure necessarie per impedire ogni passaggio che non sia inoffensivo.

**ZONA DI
PROTEZIONE
ECOLOGICA**

Questa zona parte dal limite esterno del mare territoriale (12 miglia) e si estende fino ai limiti previsti dalla legge. Su di essa viene esercitato un potere in maniera di protezione e preservazione dell'ambiente marino e del patrimonio storico ed archeologico.



ZONA CONTIGUA

**ZONA
ARCHEOLOGICA**

**PIATTAFORMA
CONTINENTALE**

Fascia di mare adiacente alle acque territoriali in cui lo Stato costiero può esercitare i controlli in materia fiscale, doganale, sanitaria e di immigrazione. Deve essere proclamata dallo stato costiero. Le acque e lo spazio aereo sovrastante rimangono internazionali ed in quanto tali liberamente utilizzabili da ogni stato per attività diverse da quelle riservate allo stato costiero

Questa zona coincide con quella contigua. Lo Stato costiero ha giurisdizione in materia di protezione del patrimonio culturale sottomarino.

Area sottomarina che si estende al di là delle acque territoriali, attraverso il prolungamento naturale del territorio emerso sino al limite del margine continentale e che si mantiene ad una profondità costante di 200 metri, ove lo stato esercita diritti sovrani relative all'esplorazione e allo sfruttamento delle risorse naturali. L'Italia ha disciplinato il diritto di esplorare la piattaforma continentale e di sfruttare le risorse naturali.

**ZONA
ECONOMICA
ESCLUSIVA**

Area che si estende non oltre le 200 miglia dalla linea di base e riguarda lo sfruttamento delle risorse biologiche che si trovino nelle acque, nel fondo e sottofondo marino (per es. estrazione energia dalle acque marine e soprattutto pesca)

ALTO MARE

Parte di suolo e sottosuolo marino (comprese le risorse minerali) che sono patrimonio comune dell'umanità tutti gli Stati sono liberi di circolare nel rispetto degli altri Stati. Regime di piena libertà da parte di ogni stato compatibilmente con l'esercizio della medesima libertà da parte degli altri stati.

AREE PROTETTE

Sono aree protette i parchi e le riserve naturali, che vanno tutelate per le loro caratteristiche morfologiche e fisiche



STRETTI E CANALI

Gli elementi della via marittima sono: STRETTI (percorsi naturali) e CANALI (percorsi artificiali ad opera dell'uomo).

zone di protezione ecologica

E' un mare chiuso o semichiuso dove è difficile applicare il diritto del mare per le dimensioni, povertà di risorse e vulnerabilità ambientale.

- ▶ La procedura necessaria all'istituzione delle zone di protezione ecologica prevede l'emanazione di un decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio di concerto con il Ministro degli affari esteri, sentito il Ministro per i beni e le attività culturali, da notificare, a cura del Ministero degli affari esteri, agli Stati il cui territorio è adiacente al territorio dell'Italia o lo fronteggia.
- ▶ con il D.P.R. 27 ottobre 2011, n. 209 è stata istituita la zona di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno.

2. Lo spazio aereo e le libertà dell'aria

Convenzione di Chicago del 1944: cenni generali

- 54 nazioni si riunirono a Chicago per "prendere accordi per l'immediata istituzione di rotte e servizi aerei mondiali provvisori" e per "istituire un consiglio provvisorio per raccogliere, registrare e studiare i dati relativi all'aviazione internazionale e per fare raccomandazioni per il suo miglioramento".
- L'articolo 1 riafferma l'articolo 1 della Convenzione di Parigi del 1919, riconoscendo la regola preesistente del **diritto internazionale consuetudinario**, secondo cui "ogni Stato ha la sovranità completa ed esclusiva sullo spazio aereo sovrastante il suo territorio".
- La Convenzione ha dato inoltre vita all'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile (ICAO), che attualmente opera come organismo tecnico all'interno del sistema delle Nazioni Unite: **adotta standard internazionali e pratiche raccomandate relative all'aviazione civile internazionale, tra cui la sicurezza, la protezione e la tutela dell'ambiente**.
- I firmatari della Convenzione di Chicago, avendo interesse allo sviluppo dei traffici internazionali, hanno inoltre sottoscritto l'"Accordo sulle cinque libertà": le prime due tecniche, le altre tre commerciali (accordo ulteriore rispetto alla Convenzione di Chicago)

GLI SPAZI RILEVANTI PER LA NAVIGAZIONE AEREA

PRINCIPIO DELLA SOVRANITÀ STATALE SULLO SPAZIO AEREO

Art. 1 della Convenzione di Parigi del 13 ottobre 1919

«Gli Stati
contraenti
riconoscono che
ogni Stato ha la
sovranità piena
ed esclusiva
sullo spazio
aereo al di
sopra del suo
territorio»

Art. 1 della Convenzione di Chicago del 1944

«Gli Stati
contraenti
riconoscono
che ogni Stato
ha la sovranità
piena ed
esclusiva sullo
spazio aereo al
disopra del suo
territorio»

Art. 3 cod. nav.

«È soggetto
alla
sovranità
dello Stato
lo spazio
aereo che
sovrasta il
territorio
della
Repubblica e
il relativo
mare
territoriale»

CONVENZIONE DI CHICAGO DEL 1944

Art. 1

Sovranità

«Gli Stati contraenti riconoscono che
Stato ha la ^{ogni} **sovranità piena ed esclusiva**
sullo spazio aereo
al di sopra del suo territorio»

Art. 2

Territorio

«Ai fini della presente Convenzione, per
territorio di uno Stato s'intendono le
regioni terrestri e le acque territoriali
adiacenti poste sotto la sovranità, la
signoria, il protettorato o il mandato di uno
Stato»

Gli artt. 1 e 2 danno luogo a una **norma
di diritto internazionale generale**

CODICE DELLA NAVIGAZIONE

Art. 3

Spazio aereo soggetto alla sovranità dello Stato

«È soggetto alla sovranità dello Stato
lo spazio aereo che sovrasta il
territorio della Repubblica ed il
relativo mare territoriale»

L'art. 3 c. nav. è *conforme* al
contenuto degli artt. 1 e 2 della
Convenzione di Chicago

Principio di sovranità sullo spazio aereo sovrastante il territorio di uno stato: non esiste un diritto analogo e della medesima ampiezza rispetto al passaggio inoffensivo nella nav. mar.

Per quanto riguarda la navigazione marittima si applica il principio del passaggio inoffensivo attraverso il mare territoriale;

Per quanto riguarda la navigazione aerea, invece, ogni Stato ha il diritto di negare o limitare la possibilità per gli aeromobili stranieri di sorvolare il proprio spazio aereo (spazio che sovrasta il territorio e il mare territoriale) e/o di atterrare nei propri aeroporti, nei limiti del diritto internazionale

La convenzione di Chicago in definitiva non sancisce per lo spazio aereo un principio analogo al diritto di passaggio inoffensivo nel mare territoriale: anche i voli non registrati e fra questi il semplice sorvolo e lo scalo tecnico, che in linea di principio sono liberi, possono essere assoggettati a numerose limitazioni a discrezione dello stato in cui il territorio sia sorvolato





In sostanza: ogni stato è libero di regolare la navigazione sullo spazio aereo che sovrasta la sua terraferma e il suo mare territoriale nei limiti posti dal diritto internazionale pattizio

PRINCIPI DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE



GLI AEROMOBILI STRANIERI IN ITALIA

Gli aeromobili stranieri, **ad eccezione di quelli militari, di dogana e di polizia**

Gli aeromobili stranieri **militari, di dogana e di polizia**

possono sorvolare il territorio dello Stato a condizione di reciprocità o quando ciò sia stabilito dalla normativa europea o da convenzioni internazionali (art. 794, c. 1, c. nav.)

non possono sorvolare il territorio dello Stato senza una speciale autorizzazione rilasciata dal Ministero della difesa (art. 794, c. 2, c. nav.)

l'ENAC (Ente nazionale aviazione civile) può dare autorizzazioni temporanee ma anche vietare il sorvolo

CONVENZIONE DI CHICAGO DEL 1944



La libertà di sorvolo degli aeromobili stranieri civili

La Convenzione di Chicago del 1944 distingue tra:

aeromobili impiegati in servizi aerei internazionali registrati (scheduled) cioè servizi di linea regolari (art. 6)

aeromobili **non** impiegati in servizi internazionali registrati (art. 5)

hanno bisogno di una speciale autorizzazione

Il sorvolo e l'atterraggio per scopi non commerciali sul territorio degli altri Stati contraenti possono effettuarsi senza la necessità di un'autorizzazione preventiva

Il diritto di **sorvolo** e quello di **atterraggio per scopi non commerciali** rappresentano le così dette **prime due libertà dell'aria c.d. libertà «tecniche»** (art. 5 Conv. Chicago), che si contrappongono alle c.d. libertà commerciali

Accordo sul transito dei servizi aerei internazionali (Sì Italia)

Regime dei voli registrati e non registrati: la differenza in sintesi

La differenza di regime tra voli registrati e non registrati è che per l'effettuazione dei primi è necessaria una preventiva manifestazione di volontà positiva dell'amministrazione, mentre i secondi possono essere effettuati a condizione che non vi sia affermazione di volontà contraria da parte dell'amministrazione

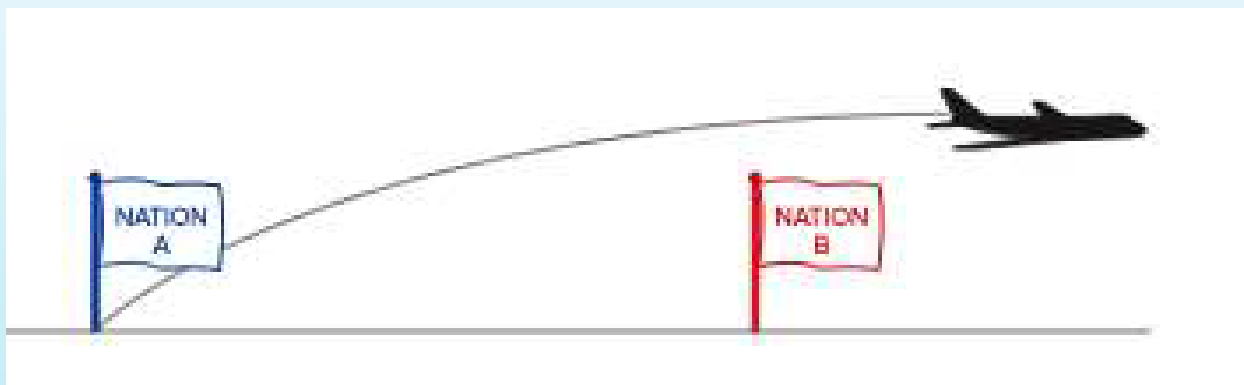
Gli Accordi alternativi tra loro approvati a Chicago il 7 dicembre 1944 in aggiunta alla Convenzione al fine di garantire una maggiore liberalizzazione

- **Accordo sul transito nei servizi aerei internazionali** ha sancito le prime due libertà dell'aria, ossia sorvolo e scalo per ragioni non commerciali anche agli aerei internazionali di linea). A tale accordo ha aderito l'Italia.

1.1a libertà di sorvolo

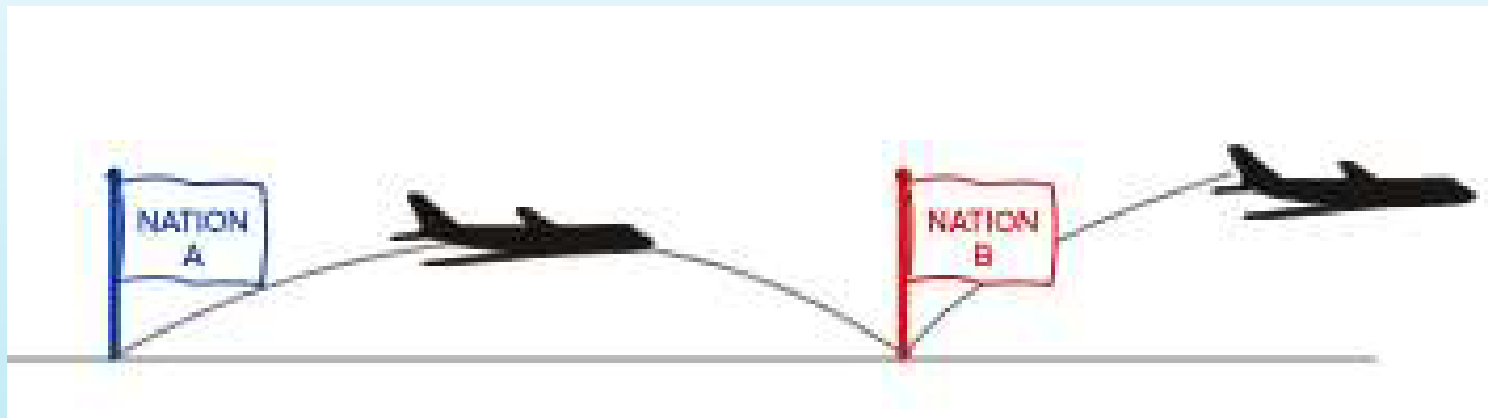
47

un aeromobile straniero ha la libertà di sorvolare, senza atterrare, lo spazio aereo di uno Stato diverso da quello di bandiera



2. la libertà di atterraggio e di sosta

la libertà per un aeromobile straniero di atterrare e di sostare sul territorio di uno stato diverso da quello di bandiera esclusivamente **per ragioni di carattere tecnico quali, ad esempio, rifornimenti e riparazioni**

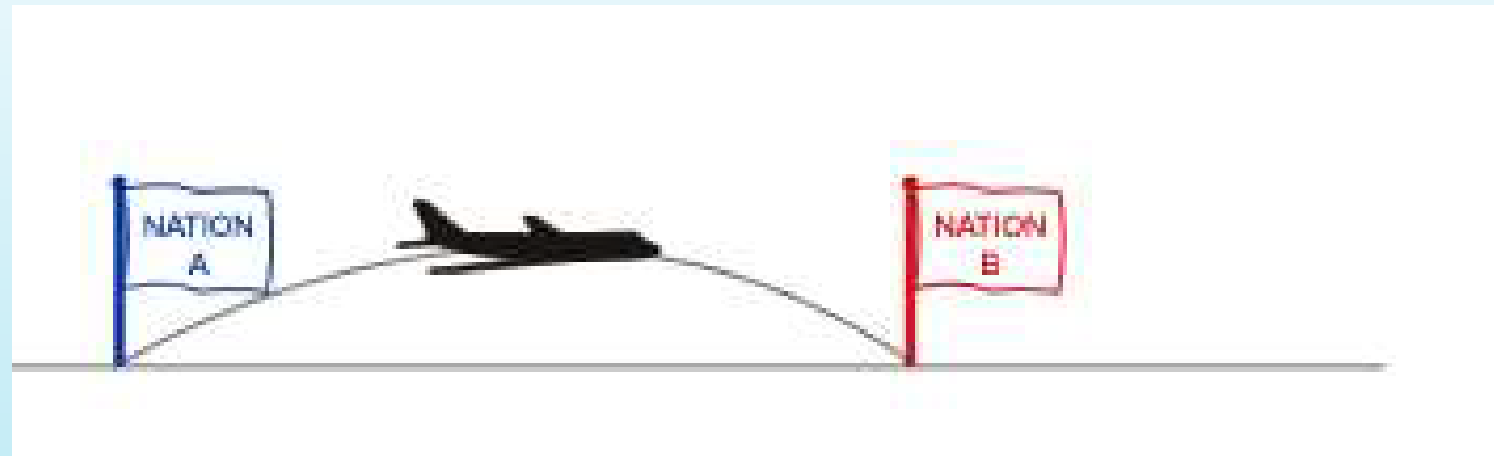


Gli Accordi ulteriori approvati a Chicago il 7 dicembre 1944 in aggiunta alla Convenzione al fine di garantire una maggiore liberalizzazione

- **Accordo sui trasporti aerei internazionali** (le prime due più altre tre libertà relative all'imbarco e allo sbarco di passeggeri, posta e merci), non ha avuto successo in quanto gli stati hanno preferito ricorrere alla pratica delle trattative bilaterali per regolare i reciproci **diritti di traffico**, realizzando un intreccio di accordi bilaterali. Recentemente ha preso vita un nuovo tipo di accordi bilaterali detti **open skies** meno restrittivi

3. libertà di sbarco

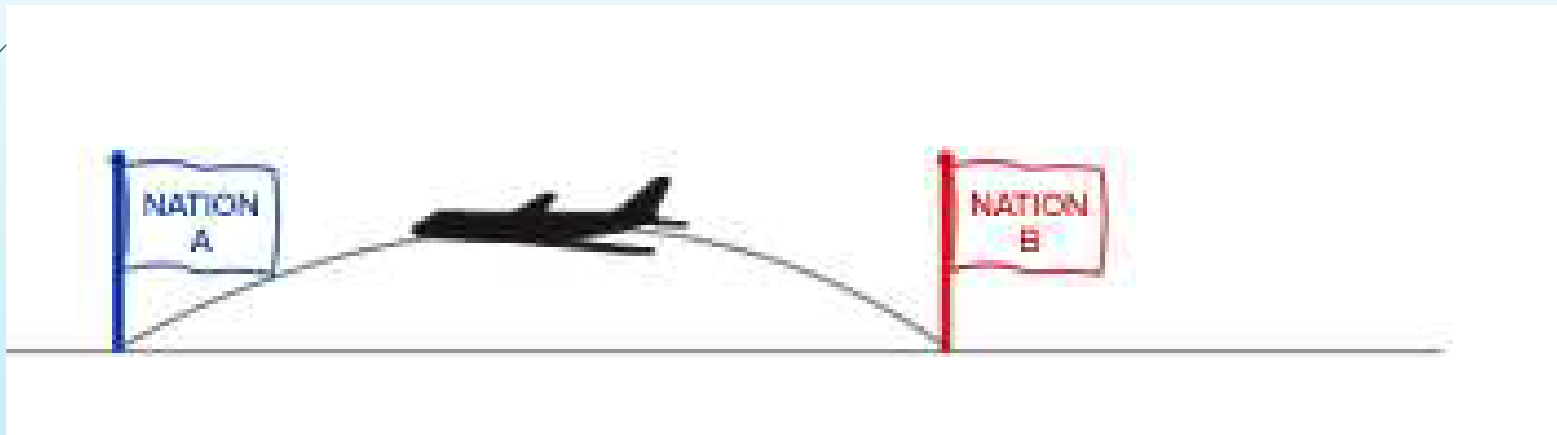
un aeromobile straniero può sbarcare passeggeri o merci, imbarcati nel proprio Stato di bandiera, in un aeroporto di un altro stato.



4. libertà di imbarco

51

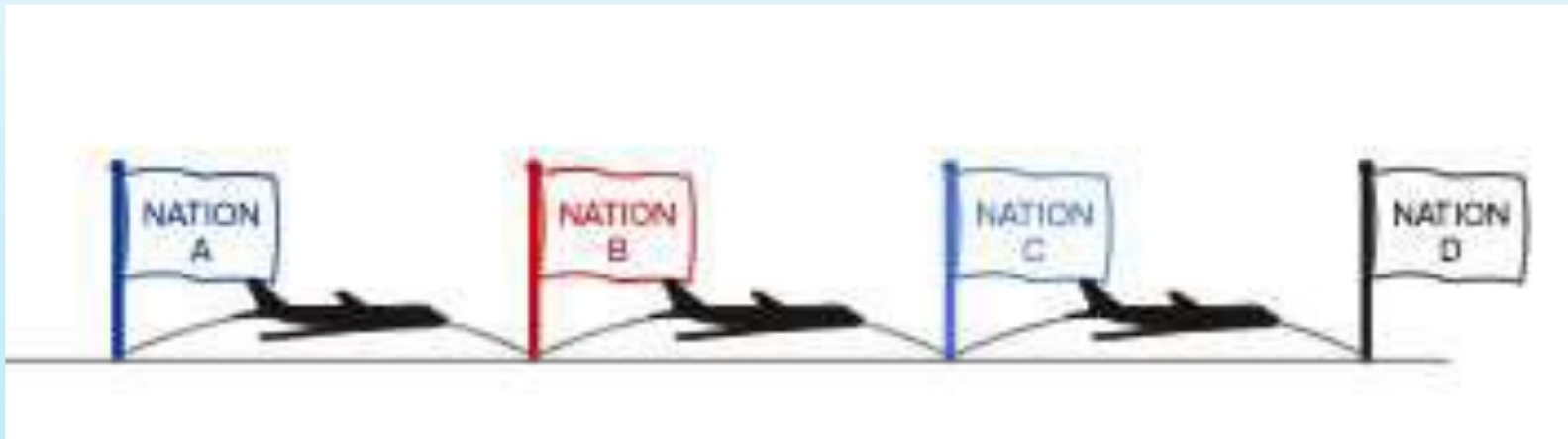
un aeromobile straniero può imbarcare passeggeri o merci, in un aeroporto di un altro stato ma destinati in uno scalo del proprio stato di bandiera,



5. libertà di imbarco e sbarco

52

consiste nella libertà per un aeromobile straniero di imbarcare e di sbarcare passeggeri o merci tra aeroporti ubicati sul territorio di due stati diversi da quello di bandiera



Gli Accordi alternativi tra loro approvati a Chicago il 7 dicembre 1944 in aggiunta alla Convenzione al fine di garantire una maggiore liberalizzazione

- ▶ **Accordo sui trasporti aerei internazionali** (le prime due più altre tre libertà relative all'imbarco e allo sbarco di passeggeri, posta e merci), non ha avuto successo in quanto gli stati hanno preferito ricorrere alla pratica delle trattative bilaterali per regolare i reciproci diritti di traffico, realizzando un intreccio di accordi bilaterali.
- ▶ L'accordo bilaterale (volto alla determinazione degli scali, frequenza dei servizi, tipologia di aeromobili) è lo strumento fondamentale di organizzazione commerciale del traffico aereo nel mondo.
- ▶ Più recentemente al sistema degli accordi bilaterali finalizzati essenzialmente a regolamentare l'accesso al mercato dei vettori aerei, è stato sostituito da un nuovo tipo di accordi bilaterali detti **open skies** meno restrittivi e che riconoscono talora diritti più ampi di tutte e cinque le libertà dell'aria

Gli Accordi alternativi tra loro approvati a Chicago il 7 dicembre 1944 in aggiunta alla Convenzione al fine di garantire una maggiore liberalizzazione

- **Accordo sui trasporti aerei internazionali** (le prime due più altre tre libertà relative all'imbarco e allo sbarco di passeggeri, posta e merci), non ha avuto successo in quanto gli stati hanno preferito ricorrere alla pratica delle trattative bilaterali per regolare i reciproci diritti di traffico, realizzando un intreccio di accordi bilaterali. L'accordo bilaterale (volto alla determinazione degli scali, frequenza dei servizi, tipologia di aeromobili) è lo strumento fondamentale di organizzazione commerciale del traffico aereo nel mondo. Più recentemente al sistema degli accordi bilaterali finalizzati essenzialmente a regolamentare l'accesso al mercato dei vettori aerei, è stato sostituito da un nuovo tipo di accordi bilaterali detti **open skies** meno restrittivi e che riconoscono talora diritti più ampi di tutte e cinque le libertà dell'aria
- **Per i servizi aerei all'interno degli stati membri UE il sistema è diverso perché ha subito una profonda modificazione in senso liberistico. All'interno dell'Unione europea i servizi aerei sono stati ampiamente liberalizzati e pertanto le 5 libertà dell'aria sono pienamente operative (v. slides successive)**

liberalizzazione graduale dei servizi aerei in ambito UE

- ✓ Il processo è stato influenzato dallo stesso processo negli USA (fine anni '70)
- ✓ la tappa saliente è rappresentata dal Terzo Pacchetto del 1992
- ✓ Reg. CEE n. 2407/1992 (licenze)
- ✓ Reg. CEE n. 2408/1992 (accesso al mercato dell'aviazione)
- ✓ Reg. CEE n. 2409/1992 (tasse e tariffe)

attualmente l'accesso al mercato e l'esercizio dei servizi aerei sono disciplinati dal **Reg. CE n. 1008/2008** del 24 settembre 2008.



scenario corrente UE

- Di fatto non esistono più **gli accordi bilaterali che in passato regolavano i voli tra gli stati membri**
- i voli di cabotaggio tra aeroporti situati all'interno del territorio di uno stesso Stato membro non sono più soggetti alle normative interne di quel Paese, ma alle regole valide in tutta l'UE ai vettori muniti di licenza UE
- (possibile contrasto con obblighi internazionalmente assunti in seno alla Convenzione di Chicago 1944 che limita il cabotaggio ad aeromobili dello stato di bandiera?)
- i voli tra gli Stati membri e un Paese extra UE continuano a essere regolati in alcuni casi da accordi tra ciascuno Stato membro e il Paese terzo o da accordi globali tra l'UE nel suo insieme e il Paese terzo



Il cabotaggio aereo

57

- Solo le prime cinque libertà sono state ufficialmente riconosciute come tali da un trattato internazionale
- Ai sensi dell'art. 7 della Convenzione di Chicago è riservato ad ogni stato contraente il diritto di rifiutare agli aeromobili di altri stati contraenti il permesso di imbarcare nel proprio territorio passeggero, posta e merci trasportati dietro compenso o in base ad un noleggio e destinati ad un punto del proprio territorio.
- Si tratta del cosiddetto **cabotaggio**
- Il cabotaggio è una creazione del diritto marittimo, originariamente ritenuto applicabile a uno Stato che si riserva il diritto di limitare tutta la navigazione costiera tra due porti all'interno del proprio territorio per l'uso esclusivo dei propri cittadini, allo scopo di proteggere la propria navigazione.
- Nel contesto del diritto aereo internazionale, il cabotaggio è stato definito in modo neutrale come "**il trasporto di passeggeri, merci e posta tra due punti all'interno del territorio dello stesso Stato dietro compenso**", ma anche in modo perentorio come "**un diritto sovrano che è stato tradizionalmente riservato all'uso esclusivo dei vettori nazionali di quello Stato**".
- L'art. 786 c.nav. riserva alle imprese munite di licenza di esercizio europea i servizi di trasporto aereo di linea o non di linea fra aeroporti nazionali.

scenario attuale servizi aerei in ambito UE a seguito di liberalizzazione

- ▶ **se in ambito UE**, anche se si esauriscono in un singolo Stato, disciplina si rinvia in normativa UE (reg. CE 1008/2008) e in Italia da qualche disposizione complementare al c. nav
- ▶ **Se si svolgono fuori dall'UE** o fra uno stato terzo e uno stato membro, sistema degli accordi bilaterali

I punti chiave del reg. CE n. 1008/2008: requisiti di capacità tecnica, professionale e finanziaria dei vettori e operatività concorrenza

- ▶ **a. il possesso di una licenza di esercizio** come condizione per l'accesso al mercato. La licenza operativa riguarda la natura, la proprietà e la solidità finanziaria di una compagnia aerea. La sicurezza operativa è valutata nell'ambito del sistema del Certificato di operatore aereo (COA). Una volta in possesso della licenza di esercizio l'operatore può esercitare diritti di traffico
- ▶ **b. possibilità per gli Stati membri di imporre restrizioni all'accesso al mercato** per correggere disfunzioni dovute, ad esempio, a congestione, inquinamento, circostanze eccezionali, ecc.
- ▶ **c. possibilità per le compagnie aeree di fissare liberamente le tariffe per i servizi aerei.** A questo proposito, il principio di base è che i clienti devono essere in grado di confrontare efficacemente i prezzi dei servizi aerei delle diverse compagnie aeree: ciò significa che il prezzo finale che il cliente deve pagare per i servizi aerei provenienti dalla UE deve essere sempre indicato, comprensivo di tutte le tasse, gli oneri e i diritti.

Certificato operatore aereo/licenza di esercizio

- **Certificato operatore aereo:** attesta che l'operatore possiede capacità tecnica, professionale ed organizzazione aziendale necessarie ad assicurare esercizio dei propri aeromobili in condizioni di sicurezza per le attività aeronautiche ivi specificate (art. 777 c. nav.). Ha natura di attestazione
- **Licenza di esercizio** è un'abilitazione che permette al vettore di effettuare a titolo oneroso i servizi di trasporto che intende svolgere. Il richiedente deve dimostrare il possesso dei requisiti (finanziari, assicurativi ed amministrativi) stabiliti dalla normativa europea e dimostrare di disporre di aeromobili di proprietà o in base a contratto di utilizzazione approvato da ENAC. Ha natura di provvedimento abilitativo frutto di discrezionalità tecnica